

VOLKSWAGEN



Le Touareg se targue d'être, au sein de la méharée des SUV, l'égal des meilleurs. En donnant du genre une image moins arrogante. Le revoici sans ses kilos superflus, plus près des attentes de son public.

PAR GAÉTAN PHILIPPE | PHOTOS SEBASTIEN MAUROY


TOUAREG

V6 TDI BLUEMOTION



Lancé à l'automne 2002, le grand SUV de Volkswagen s'est donné un droit d'ingérence dans un créneau édifié et occupé par deux marques plus prestigieuses, Mercedes (ML, 1997) et BMW (X5, 1999). Seul roturier du genre, le Touareg était néanmoins accompagné d'un frère de sang plus haut de rang – si, si ça s'invente... –: le Porsche Cayenne, avec qui il partage sa plate-forme et certains ensembles mécaniques. Depuis, Audi y est allé de son Q7. Le club des modèles à moteur implanté longitudinalement se limite à ces 4 acteurs-là. Les autres protagonistes sont mus par des groupes motopropulseurs montés transversalement et, parfois même, proposés en simples tractions (Honda Pilot aux USA et au Japon, Volvo XC 90).

CONCEPTION D'ENSEMBLE

 Avant d'aller plus loin, nous réinsistons sur le distinguo qu'il y a lieu d'opérer entre vrais et faux 4x4. Sachant, bien entendu, qu'il s'agit dans tous les cas de véhicules à 4 roues motrices pourvus d'une garde au sol généreuse. En deçà de ces deux caractéristiques, sur lesquelles tout le monde s'accorde, il n'y a pas lieu de parler de «tout terrain». Au delà, le vrai «*offroader*» doit avoir une commande de réduction (la fameuse sélection «LOW», qui demeure un mystère pour la majorité des utilisateurs urbains de SUV...). Le faux «*offroader*», lui, peut se contenter d'une gamme longue avec un 1^{er} rapport ultracourt – chose facile quand, comme c'est le cas ici, la boîte automatique à 8 rapports s'est généralisée.

Pour mémoire, le Touareg de première génération avait 6 rapports (automatiques – voire manuels sur le R5 TDI) et offrait toujours une réductrice. Ce n'est plus le cas. Avec ses 8 vitesses, le nouveau modèle ne propose plus de boîte de transfert avec gamme courte que dans le pack Terrain-Tech (1.815 €) monté sur notre V6 TDI qui, du coup, se fait appeler 4xMotion.

A noter que ces options groupées (réducteur, suspension rehaussée de 10 mm, ordinateur de bord «Premium», réservoir de 100 l, différentiels central et arrière verrouillables) ne sont ni compatibles avec la suspension sport ou pneumatique, ni disponibles sur le V8 TDI ni, a fortiori, sur l'imminent Hybrid, qui sont de simples 4Motion dotés d'un Torsen central.

Qu'est-ce que ça prouve? Que la réalité dicte à Volkswagen de ne plus concevoir son Touareg d'office comme un franchisseur capable, le client étant peu réceptif à cet argument. Que, partant, la vocation «on road» a pris le pas sur les réelles aptitudes «offroad». Le premier généraliste allemand rejoint en cela la position de Mercedes, qui n'équipe son ML d'un pack «Off Road Pro» que sur demande. Reste que, pour ne l'avoir jamais envisagé sur le X5, BMW cerne mieux les attentes des amateurs, qui voient leur SUV d'abord comme un mangeur d'asphalte dynamique, capable de survoler son sujet éventuellement attelé à une remorque. L'écrasant succès du bavarois s'explique en partie par ce meilleur discernement.

En définitive, laissons aux spécialistes (Jeep, Land Rover, Nissan, Toyota) la conception d'authentiques véhicules «de terrain». Ces derniers sont déjà suffisamment enclins à améliorer les aptitudes routières de leurs modèles phares, parfois au détriment de leurs aptitudes en franchissement. Chacun chez soi et le Touareg de rentrer dans le rang! Non sans redresser l'image du SUV, bien mise à mal ces derniers temps.

Il nous revient donc un peu plus long (+41 mm, +38 mm d'empattement), plus large (+12 mm). Le voilà plus habitable et pratique (banquette coulissante), mais moins haut (-17 mm), notablement allégé (203 à 222 kg selon les versions), équipé de moteurs plus frugaux et propres voire, même, bénéficiant de solutions allant dans ce sens (pneus à basse résistance au roulement,

boîte 8 automatique pour tous les modèles, BlueMotion Technology et *Stop & Start* sur le V6 TDI).

SÉCURITÉ



Le Touareg cultive une allure générale moins agressive que ses rivaux directs. Il le fait avec une grande constance stylistique; aussi les possesseurs d'anciens modèles ne se sentent-ils pas rejetés dans l'obsolescence. Plus musculeuse aux hanches, la ligne générale gagne en fluidité et dynamisme, sans prendre un air plus agressif. Au contraire, le grand VW s'avère être moins rentre-dedans au figuré comme au propre: la proue a été refaçonée pour limiter les blessures éventuelles occasionnées à un piéton ou à un cycliste, en adoptant entre autres des ailes en plastique. Du côté de la protection des passagers, la panoplie d'*airbags* s'enrichit du *kneebag* (genoux) pour le conducteur qui, comme les *sidebags* à l'arrière (280 €), est une option (157,30 €).

EQUIPEMENT DE SÉRIE



Pourquoi acheter un 4x4 si on ne met jamais les roues hors du bitume? Pour tracter, pardi! Un grand SUV a la transmission intégrale et le gabarit idoine pour accomplir cette tâche. Aussi Volkswagen a-t-il l'intelligence de proposer le Touareg chez nous équipé d'office d'un crochet d'attelage semi-automatique.

La dotation de série commune à toutes les versions comprend, entre autres, le cache-bagages à rétraction automatique bien pratique, la banquette arrière fractionnée

(40/20/40) et coulissante (aux dossiers réglables en 3 positions d'inclinaison), le volant multifonction à 3 branches (plus sport qu'avant), l'assistance de direction Servotronic, la climatisation bizona, le régulateur de vitesse, l'audio RCD 550 avec changeur 6 CD intégré et 8 haut-parleurs, le branchement multimédia AUX-IN et 4 prises 12V, les rétros extérieurs rabattables électriquement, le détecteur de pluie, l'alarme antivol, le frein à main électronique, l'ESP avec stabilisation de l'attelage et détecteur «Rollover».

OPTIONS



A côté de ce minimum syndical, il y a les équipements standard des versions hautes (V8 TDI et Hybrid) qui se retrouvent en option ou en pack sur les V6 (FSI et TDI). Citons, pêle-mêle, les phares bixéon adaptatifs, le hayon motorisé, les dossiers arrière rabattables au moyen d'une commande située dans le coffre, le système de verrouillage et de démarrage sans clé «*Keyless Access*», les appliques de bois (ronce de noyer ou vavona), les pack «Hiver 1» (sièges avant et gicleurs de lave-glace avant chauffants), «Eclairage & visibilité» (rétros extérieurs électrochromatiques, fonctions *Coming & Leaving home* avec éclairage diurne, double pare-soleil), «Chrome & Style» (lamelles de calandre, joncs d'encadrement de vitres, marchepieds, protection du seuil de coffre chromés, partie inférieure du *spoiler* ton caisse, diffuseur arrière noir

PLUS MUSCULEUSE AUX HANCHES, LA LIGNE GÉNÉRALE GAGNE EN FLUIDITÉ ET DYNAMISME, SANS PRENDRE UN AIR PLUS AGRESSIF.

LES CHIFFRES

| | |
|--------------------------|-------------|
| Prix de base | 55.330 € |
| Conso moyenne de l'essai | 9,8l/100 km |
| Conso mixte normalisée | 7,4l/100 km |
| CO ₂ | 195 g/km |
| 0-100 km/h | 7,9 s |
| 1000 m départ arrêté | 28,9 s |

et sorties d'échappement ovales). Restent une quarantaine d'options et 23 packs (!) qui concernent les deux niveaux de motorisation/exécution (V6/V8 & Hybrid).

Nous n'évoquerons que celles qui étaient présentes sur nos voitures d'essai, à savoir le V6 TDI BlueMotion en configuration 4xMotion – soit le Touareg qui se vendra le mieux chez nous et sur lequel nous nous focalisons ici – et le V8 TDI 4Motion. Ces équipements des deux versions nous ont permis de faire le tour du nouveau modèle.

Outre le pack «Terrain-Tech» et sans être exhaustif, notre V6 était pourvu de jantes de 18" Karakum, du pack *design* «Terrain style», du pack Confort 1 (cuir Vienna, mémorisation des réglages), de l'assistant au déboîtement *Side Assist*, de l'*airbag* de genoux du côté du conducteur, des sièges avant climatisés, des rails couleur argent, de la peinture métallisée,

LES QUALITÉS

- Performance/consommation imbattable
- Boîte 8 autom. douce et très performante
- Habitabilité, insonorisation, luxe et confort
- 4xMotion ou 4Motion au choix
- Suspension «acier» ou «à air» au choix
- Moins cher que le Porsche Cayenne

du toit ouvrant panoramique, de la prise multimédia Media-IN pour iPod/iPhone, du vitrage arrière sombre, du chauffage stationnaire, de la clim' 4 zones, de l'audio Confiance, du chargeur 6 DVD dans le coffre, de la navigation RNS 850 (avec tissu urbain en 3D) et, plus inédit, de l'*Area View* (caméras frontale, de rétros et de recul). Soit au total 24.384,50 € d'options à ajouter au prix de base du 3.0 TDI BlueMotion (55.330 €).

Mieux équipé d'origine et monté sur des roues alu de 20" Metropolitan, notre V8 reprenait certaines de ces options plus le contrôle de la pression des pneus, le pack Hiver 2 (Hiver 1 + places latérales arrière chauffantes), le pare-brise chauffant, les sièges avant Confort en cuir Nappa et, plus consistant, le pack «Conduite Dynamique» avec suspension pneumatique abaissée de 25 mm et compensation du roulis et, *last but not least*, le pack «Assistance à la Conduite» comprenant toutes les aides à la conduite (le régulateur de distance ACC «*Stop & Go*» avec surveillance

LES DÉFAUTS

- Aucun incitant ni prime pour le BlueMotion
- Taxe de mise en circulation «plein pot»!
- Equipements novateurs en option
- Tarif très haut de gamme (options chères)
- Roues vulnérables en tout chemin
- VW au prix d'Audi, BMW ou Mercedes...

Front Assist, l'aide au parking à l'avant et à l'arrière, les *Lane* et *Side Assists*).

Soit 23.123,10 € de supplément à additionner au prix de base du V8 TDI (74.800 €). A noter que le Touareg V6 TDI BlueMotion 4Motion gris clair utilisé par notre photographe a été emprunté pour des besoins illustratifs, mais n'a pas fait l'objet de notre essai – ses options ne correspondent donc pas à l'énumération faite ci-avant.

ERGONOMIE



Bravo pour l'afficheur central qui fournit les messages de l'infodivertissement en doublon et en couleur (fléchage GPS, repères du *Lane Assist*, etc., sont parfaitement visualisés juste sous les yeux du conducteur). Son écran au graphisme clair fait le lien entre les non moins lisibles compteurs tridimensionnels à fond noir et verre antireflet. Les lève-vitres ont été repositionnés, tout comme l'écran tactile de la navigation, qui a été déplacé plus haut au milieu de la planche de bord.

Qu'il s'agisse ou non du *Keyless Acces*, la clé principale actionne le contacteur dans






VOLANT 3 BRANCHES | Un volant 3 branches multifonction suggère désormais le caractère plus dynamique du modèle.

un sens ou dans l'autre, indifféremment, pour lancer comme pour couper le moteur. Localisés à des endroits intuitifs, les boutons et les commandes offrent un contact agréable exempt de tout jeu. Ou quand qualité et ergonomie font bon ménage...

CARROSSERIE

 Le design Volkswagen chérit les formes simples et les traits sobres. Le Touareg n'échappe pas à la règle. Point de tarabiscotages! Les volumes sont encore mieux proportionnés. Et la position surélevée laisse une visibilité optimale au travers de surfaces vitrées généreuses. Le poids de la carrosserie seule (398 kg) a diminué de 5% pour une rigidité augmentée d'autant! Les 200 et quelques kilos d'allègement proviennent plutôt d'un train de transmission plus léger et du choix des matériaux, des isolants multicouches notamment.

L'aérodynamisme marque des points, puisque, profitant d'une surface frontale diminuée et d'une silhouette mieux travaillée, le coefficient de résistance à l'air passe de 0,38 à 0,35. Le nouveau Touareg, c'est aussi un équipement optionnel novateur, comme ce toit ouvrant panoramique qui représente une découpe sur le pavillon tôle 350% supérieure à celle d'un ouvrant traditionnel, et ce sans altérer la rigidité d'ensemble, en offrant un confort incomparable ouvert comme fermé (velum). Silencieux même à plein ciel, il peut être actionné jusqu'à 260 km/h.

Autre première: le *Dynamic Light Assist* – ou feux de route permanents indissociables de l'éclairage bixénon –, capable d'occulter le faisceau longue portée uniquement dans les zones susceptibles d'éblouir. Non encore disponible sur nos véhicules, le DLA nous avait subjugués lors des premiers essais internationaux organisés en Toscane.

Autre dispositif optionnel, l'*Area View* utilise des caméras pour visualiser l'environnement immédiat du Touareg. Utile pour détecter les usagers qui déboulent d'un croisement en té ou pour reculer au millipoil contre un mur ou pour placer le crochet sous le timon d'une remorque à atteler, cet-

te aide à la visibilité nous paraît gadget dès lors qu'il s'agit de balayer le sol devant et sur les côtés du véhicule: déformée, l'image a du grain et ne donne pas une appréciation exacte de la taille de l'obstacle ni de la distance qui nous en sépare (pierre, trou, objet non identifié...).

MOTEUR

 En attendant les versions à essence 3.6 V(R)6 FSI (280 ch *atmo*) et 3.0 V6 compresseur Hybrid (380 ch en puissance combinée), nous avons sondé les ressources des deux turbo Diesel TDI disponibles. Le 3.0 V6 TDI BlueMotion avait déjà assuré la fin de carrière du modèle précédent avec 225 ch. Le voici avec 240 ch, soit la puissance du Cayenne Diesel, et un couple inchangé à 550 Nm. Badgé BlueMotion, ce TDI «de base» a reçu le freinage régénérateur (via l'alternateur), le dispositif *Stop & Start* et a été adapté aux normes Euro5.

Le V8 TDI (340 ch, 800 Nm) se conforme à ces dernières; il remplace le V10 TDI à injecteurs-pompes vieux de 8 ans et provient de chez Audi. Un seul mot d'ordre pour tous ces moteurs toujours plus performants: consommer moins et limiter sérieusement les rejets de CO₂/km.

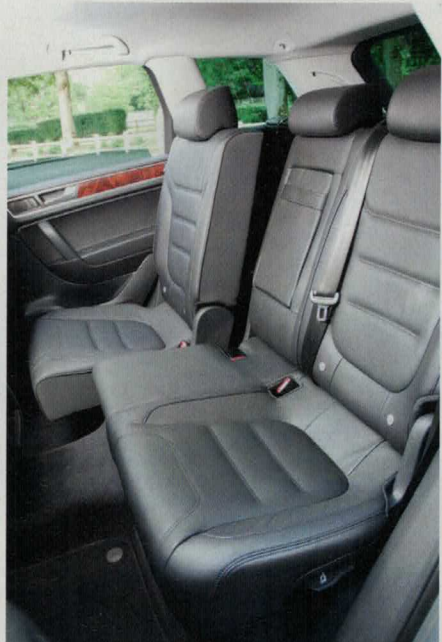
TRANSMISSION

 Généralisée, la boîte automatique à 8 rapports *AL1000* prête la main à ces performances et, plus encore, à ce regain de frugalité en carburant. Grâce à elle, ce ne sont pas seulement 2 vitesses rajoutées à la boîte du précédent Touareg, c'est toute la plage de démultiplication qui augmente de 20%. Ultracourte, la 1^{re} fournit la force de traction spécifique la plus importante et bien utile pour les versions 4Motion dépourvues de réducteur.

A l'autre bout de l'étagement (8^e), le régime du moteur chuterait d'un gros tiers en supposant qu'on parvienne à conserver la vitesse obtenue à fond de 6^e. Entre ces extrêmes, les accélérations profitent de rapports resserrés et, partant, de très faibles sauts de régime bénéfiques aux performances et à



SOUTIEN | Les sièges ont été redessinés dans l'optique d'améliorer leur soutien latéral et le confort d'assise.



COULISSANTE | Le Touareg propose désormais une banquette coulissante aux dossiers réglables sur 3 inclinaisons.



STOP & START Sur V6, la boîte automatique à 8 rapports est associée au stop & start.



2 TRANSMISSIONS 2 transmissions: avec ou, comme illustré, sans réducteur (4Motion).

EQUIPEMENT

TOUAREG V6 TDI

PRIX = € S = SÉRIE

— = NON DISPONIBLE OU SANS OBJET

SÉCURITÉ PASSIVE

| | |
|---------------------------------|------------|
| Airbags latéraux AV/AR | S/338,80 |
| Airbags rideaux AV/AR | S/S |
| Airbags de genoux G/D | 157,30/— |
| Appui-tête actifs AV/AR | S/S |
| Fixations Isofix AV/AR (nombre) | —(—)/S (2) |

SÉCURITÉ ACTIVE

| | |
|--|-----------------|
| Antipatinage permanent/déconnectable | S/S |
| Contrôle de stabilité permanent/déconnectable | —/S |
| Antiblocage de freins/aide au freinage d'urgence | S/S |
| Dispositif de préparation à une collision | — |
| Limiteur de vitesse | S |
| Régulateur de distance | 3.158,10 (pack) |
| Surveillance maintien de bande | 508,20 (LDW) |
| Détection d'angle mort | 580,80 (SWA) |
| Caméra de vision nocturne | — |

VISIBILITÉ

| | |
|---|-------------------|
| Feux au xénon/intensité variable | 1.875,50 |
| Feux antibrouillards AV | S |
| Feux de jour | sur feux au xénon |
| Passage code/route automatique | 2.323,20 |
| Eclairage de virage | sur feux au xénon |
| Allumage automatique des feux | S |
| Capteur de pluie | S |
| Essuie-glace à intermittence variable AV/AR | S/— |
| Rétroviseurs électriques | S |
| Rétroviseurs rabattables électriquement | S |
| Rétroviseurs chauffants G/D | S/S |
| Rétroviseurs électrochromatiques G/D | 387,20 |
| Rétroviseurs intérieur électrochromatique | S |

INSTRUMENTS

| | |
|--|--------|
| Affichage tête haute | — |
| Température liquide de refroidissement | S |
| Indicateur de t° extérieure/détection de verglas | S/S |
| Ordinateur de bord | S |
| Indicateur d'intervalles d'entretien | S |
| Contrôle de pression des pneus | 459,80 |

MULTIMÉDIA

| | |
|--|-----------------|
| Audio-vidéo | |
| radio-cd/lecteur MP3 | S/S (RCD 550) |
| chargeur CD/disque dur | S/sur RNS 850 |
| prise AUX/port USB/lecteur de carte SD | S/193,60/— |
| upgrade audio/tuner TV/lecteur vidéo DVD | 1.500/1.936/593 |

Communication

| | |
|-----------|--------|
| carte SIM | — |
| Bluetooth | 701,80 |
| Internet | — |

Navigation

| | |
|----------------------------|---------------------|
| CD/DVD/carte SD/disque dur | —/—/—/2.299 |
| écran tactile | S |
| Commande vocale | 701,80 (prép. tél.) |

CONFORT DE ROULAGE

| | |
|------------------------------------|-----|
| Volant réglable hauteur/profondeur | S/S |
| Volant multifonction | S |

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Climatisation manuelle/automatique | —/S |
| Climatisation séparée G-D/AV-AR | S/822,80 |
| Recirculation automatique | S |
| Lève-vitres électriques AV/AR | S/S |
| Toit ouvrant AV/AR | —/— |
| Toit panoramique | 1.452 |
| Capteurs de stationnement AR/AV+AR | —/726 |
| Caméra de stationnement AV/AR/G/D | 1.125 ou 1.851 |
| Stationnement automatique | — |
| Régulateur de vitesse | S |
| Suspension pilotée | 3.025 |

CONFORT D'ASSISE

| | |
|--|--------------------|
| Sièges avant G/D réglables en hauteur | S/S |
| Inclinaison d'assise réglable G/D | S/S |
| Soutien lombaire réglable G/D | sur sièges Confort |
| Sièges avant G/D réglables électriquement | 3.993 |
| Sièges avant G/D à mémoire | 726 |
| Sièges avant G/D chauffants | Memory Premium |
| Sièges avant G/D ventilés | 726 |
| Sièges avant G/D massants | — |
| Accoudoir central AV/AR | S/S |
| Spots de lecture AV/AR | S/S |
| Banquette arrière coulissante | S (sur 160 mm) |
| Banquette à inclinaison de dossier réglable | S (3 positions) |
| Sièges arrière séparés/ - à réglage électrique | —/— |

COFFRE & ESPACES DE RANGEMENT

| | |
|---|-------------------|
| Porte-cannettes AV/AR | S/S |
| Bacs de rangement de portes AV/AR | S/S |
| Tiroir sous siège avant G/D | —/— |
| Poches aumônières G/D | S/S |
| Bac de rangement réfrigéré | S (boîte à gants) |
| Filet/grille de séparation du coffre | 314,60/— |
| Crochets d'arrimage/filet de plancher | S/— |
| Dispositif de compartimentage du coffre | 423,50 |
| Double plancher de chargement | — |
| Plancher de coffre coulissant | — |

FONCTIONNALITÉ

| | |
|--|----------------|
| Verrouillage centralisé/télécommande | S/S |
| Verrouillage/démarrage mains libres | 1.076,90 |
| Verrouillage automatique au démarrage | S |
| Hayon motorisé/lucarne séparée | 2.662 (pack)/— |
| Banquette fractionnée (pourcentage) | S (40/20/40) |
| Banquette rabattable dossier/assise | S/— |
| Banquette amovible | — |
| 3° rangée rabattable/amovible | —/— |
| Prises 12 V/220 V (nombre) | S (4) |
| Crochet de remorquage fixe/escamotable | —/S |

ESTHÉTIQUE

| | |
|---------------------------------------|----------|
| Jantes en alliage | S |
| Peinture métallisée/peinture spéciale | 968/— |
| Nombre de couleurs extérieures | 10 |
| Intérieur en tissu/Alcantara/cuir | S/gratis |
| Volant/pommeau revêtus de cuir | S/S |
| Nombre de coloris intérieurs | 7 |

la consommation. La boîte «huit» est aussi plus légère que la «six».

Enfin, elle a été développée pour cohabiter avec le système *Stop & Start* - monté sur les V6 -, c'est-à-dire continuer à réagir quand le moteur se coupe. Pour ce faire, une pompe électrique prend le relais afin de maintenir la pression hydraulique nécessaire à son fonctionnement.

CHÂSSIS



Rouler en Touareg, c'est toujours choisir entre une suspension «acier» et une suspension «à air». Des modifications de conception et le recours étendu à des bras en alu ont permis de diminuer le poids des liaisons au sol (de 47 kg dans le cas des ressorts en acier). Le châssis «acier» (notre V6 TDI) et pneumatique (à garde au sol variable) se combinent indifféremment avec la transmission 4xMotion (réducteur, différentiels central et arrière à embrayage multidisque verrouillable) ou 4Motion (Torsen central - allégé par rapport à celui de l'Audi Q7).

ROULER EN TOUAREG, C'EST TOUJOURS CHOISIR ENTRE SUSPENSION «ACIER» ET SUSPENSION «À AIR».

La suspension pneumatique pilotée laisse encore le choix entre une standard (rehaussée de 10 mm à l'avant et de 15 mm à l'arrière sur les 4xMotion) et une dynamique surbaissée de 25 mm avec compensateur de roulis adaptatif (notre V8 TDI). Se décider pour l'une ou l'autre combinaison demande d'explicitier l'usage qu'on veut faire du véhicule: tracter et rouler dans les chemins creux ou «tracer» ventre à terre sur l'*Autobahn*... Ou, encore, tout à la fois!

La monte pneumatique de base des V6 retient des enveloppes de 235/55 sur des jantes alu de 17". Les V8 et Hybrid passent au 18" et aux pneus de 255/55, un équipement que l'on retrouve en option sur notre V6 TDI. Notre V8 TDI a jeté son dévolu sur des coûteuses roues de 20" chaussées en 275/45. Du Goodyear F1 SUV-4x4 dans les deux cas. Les freins sont dimensionnés en fonction des puissances en présence: les disques avant font 330 mm de diamètre sur




Les prix de toutes les versions et de leurs options à la rubrique Voitures Neuves sur www.moniteurautomobile.be

L'ALLÈGEMENT DE 200 KG ET LA BOÎTE 8 AUTOMATIQUE SONT LES ARTISANS DE PERFORMANCES EN NET PROGRÈS.



les V6 et 360 mm sur les V8 et Hybrid. Un frein de parking électromécanique à bouton remplace la traditionnelle commande à câble au pied; il inclut la fonction d'aide dynamique au démarrage en côte *Auto-Hold*. A noter que le régulateur de vitesse en descente (*Hill Descent Control*) demeure actif moteur coupé et contact mis.

PERFORMANCES


 L'allègement (d'environ 200 kg) et la boîte 8 automatique sont les artisans de performances en net progrès. Pas plus tard qu'en automne dernier, le V6 TDI BlueMotion (225 ch, boîte 6 automatique) de l'ancien modèle nous avait signé le kilomètre DA en 30 s tout rond. Le nouveau V6 TDI de base (240 ch, boîte 8 automatique) réussit 28,9 s! Il fait également mieux que son prédécesseur sur les reprises de 90 à 20 km/h en Drive (4,5 s contre 6,1) et en vitesse de pointe (218 km/h contre 211). Mais le 60 à 90 km/h reste inchangé à 4,2 s.

Notre V8 TDI a entériné un excellent 26,3 s de 0 à 1000 m et 242 km/h en pointe. Pour mémoire, le V10 TDI avait laissé 28,6 s et 226 km/h dans nos archives. Au bilan, y a tout bonnement pas photo...

CONSOMMATION

 Ici aussi, les Touareg TDI de 2^e génération tiennent leurs promesses avec une conso en baisse sensible. Notre moyenne s'est stabilisée à 9,8 l/100 pour le V6 (son devancier en avait exigé 10,5), confortant la conso en cycle combiné annoncée par Volkswagen (7,4 contre 8,3) tout comme les émissions de CO₂/km (195 contre 219). Notre V8 TDI a brûlé 12,5 litres de gazole aux cent (la moyenne du V10 TDI s'était établie à 13,5 l/100). Le cycle-test mixte va dans ce sens (9,1 pour le V8, 12,2 pour le V10), comme les rejets respectifs de CO₂ (239 g/km contre 329). A noter que le pack Terrain-Tech (4xMotion) donne droit à un réservoir de 100 l au lieu de 85.

CONFORT

 On se plaignait du manque de soutien latéral des sièges du Touareg I. Ceux du Touareg II ont été redessinés avec des contours plus enveloppants. Sans même opter pour les sièges Confort (à réglages 12 voies - présents sur notre V8), le progrès est notable. Le gain en espace intérieur aussi: la longueur habitable augmente autant que la carrosserie s'est allongée (de 41 mm). Les coudes profitent de 45 mm de largeur supplémentaire à l'avant. A l'arrière, les genoux disposent de 68 mm d'espace additionnel. Sans oublier que la banquette coulisse désormais sur 160 mm et que ses dossiers s'inclinent en 3 positions.

Le coffre gagne en largeur (+190 mm) et en volume maxi (+72 l). Le seuil de chargement a été abaissé; il peut l'être davantage

LA CONCURRENTE

BMW X5 xDRIVE 3.0d

| | VW TOUAREG V6 TDI BlueMotion | BMW X5 xDrive 3.0d |
|--|---------------------------------------|--------------------------|
| PERFORMANCES | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 218 | 216 |
| 0-100 km/h (s) | 7,9 | 8,2 |
| 1000 m départ arrêté (s) | 28,9 | 30,6 |
| 60-90 km/h en 4e (s) | 4,7 | 4,4 |
| 90-120 km/h en 5e (s) | 5,6 | 6,1 |
| Conso. moyenne de l'essai (l/100 km) | 9,8 | 10,2 |
| Conso. mixte normalisée (l/100 km) | 7,4 | 8,1 |
| BUDGET (€) | | |
| Prix de base | 55.330 | 55.300 |
| EQUIPEMENT (€) | | |
| Airbags latéraux AV/AR | 5/338,80 | 5/- |
| Airbags rideaux AV/AR | 5/5 | 5/5 |
| Airbags de genoux G/D | 157,30/- | -/- |
| Contrôle de stabilité/contrôle de descente | 5/5 | 5/5 |
| Feux au xénon/intensité variable | 1.875,50/2.323,20 | 1.715/- |
| Feux automatiques/capteur de pluie | 5/5 | 5/5 |
| GPS intégré | 2.299 | 2.880 |
| Climatisation manuelle/automatique | -/5 (bizone) | 5/890 (bizone) |
| Aide au parking AR/AR+AV/caméra | -/726/1.125,30 | -/900/715 |
| Régulateur de vitesse/de distance | 5/3.158,10 (pack) | 5/1.590 |
| Peinture métallisée/peinture spéciale | 968/- | 1.050/- |
| Intérieur en tissu/Alcantara/cuir | 5/3.993/2.178 | 5/-/2.500 |
| Jantes en alliage de 18 pouces | 907,50 | série |
| Hi-fi haute performance | 1.500,40 | 1.450 |
| Attache-remorque escamotable | série | 1.220 |
| Rails de toit anodisés | 363 | 435 |
| Toit ouvrant panoramique | 1.452 | 1.935 |

LES QUALITÉS

- Agrément de conduite et agilité
- Rapport perfs/consommation
- Configuration 7 places possible

LES DÉFAUTS

- Ouverture étroite des portes arrière
- Aptitudes tout terrain symboliques
- Suspension «acier» assez ferme



Retrouvez l'essai de la BMW X5 xDrive 3.0d sur www.moniteurautomobile.be

TECHNIQUE

| MOTEUR | |
|---|--|
| Type | turbo Diesel 6 cylindres en V à 90° |
| Carburant | gazole, 51 CN minimum |
| Implantation | longitudinale avant |
| Cylindrée (cm³) | 2967 |
| Alésage x course (mm) | 83 x 91,4 |
| Rapport volumétrique | 16,8:1 |
| Puissance (ch/kW à tr/min) | 240/176 à 4000 |
| Couple (Nm à tr/min) | 550 de 2000 à 2250 |
| Matériau bloc/culasse | fonte vermiculaire/alliage |
| Nombres de soupapes | 24 |
| Distribution | 2x2 arbres à cames en tête |
| Entrainement | chaîne |
| Commandes des soupapes | culbuteurs à galets |
| calage variable | — |
| levée variable | — |
| durée variable | — |
| Alimentation | directe, rampe commune 1800 bars |
| Suralimentation | turbocompresseur à géométrie variable |
| Refroidissement air de charge | échangeur air/air |
| Dépollution | FAP et catalyseur d'oxydation |
| NORMES | |
| Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km) | 8,8/6,5/7,4 |
| Emissions de CO ₂ (g/km) | 195 (Terrain-Tech: 199) |
| Dépollution | Euro 5 |
| TRANSMISSION | |
| Type | aux 4 roues 4Motion (4xMotion en option) |
| Boîte de vitesses | automatique 8 rapports |
| Rapport de pont | 3,27:1 |
| Rapports de boîte (vit. à 1000 tr/min) | |
| 1 ^e | 4,97:1 (8,4 km/h) |
| 2 ^e | 2,84:1 (14,8 km/h) |
| 3 ^e | 1,86:1 (22,6 km/h) |
| 4 ^e | 1,44:1 (29,1 km/h) |
| 5 ^e | 1,21:1 (34,7 km/h) |
| 6 ^e | 1,00:1 (41,9 km/h) |
| 7 ^e | 0,83:1 (50,5 km/h) |
| 8 ^e | 0,69:1 (60,8 km/h) |
| Régime sur le rapport supérieur à 70/90/120 km/h (tr/min) | en Drive N.C./N.C./N.C. |
| Différentiel | Torsen central (4Motion), différentiels central et arrière verrouillables (4xMotion) |
| CHÂSSIS | |
| Type | coque autoportante en acier allégé, ailes avant en plastique |
| Carrosserie | SUV 5 portes/5 places |
| Suspension AV | triangles doubles en alu, barre antiroulis, suspension pneumatique en option |
| Suspension AR | triangles doubles en alu, barre antiroulis, suspension pneumatique en option |
| Freins AV (ø/épaisseur en mm) | disques ventilés (330/N.C.) |
| Freins AR (ø/épaisseur en mm) | disques ventilés (330/N.C.) |
| Direction | à crémaillère |
| Assistance | hydraulique Servotronic |
| Nombre de tours de volant | 2,7 |
| ø de braquage murs/trottoirs (m) | N.C./11,9 |

PERFORMANCES

| CONDITIONS DE L'ESSAI | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| Dates | du 18 au 25 mai 2010 |
| Kilométrage de départ (km) | 1.809 |
| Distance parcourue (km) | 1.273 |
| FACTEURS DE PERFORMANCES | |
| Puissance spécifique (ch/l) | 80,9 |
| Couple spécifique (Nm/l) | 185,4 |
| Aérodynamique (Cx/SCx) | 0,35/N.C. |
| Rapport poids/puissance (kg/ch) | 8,7 |
| Répartition de poids AV/AR (%) | N.C. |
| Pneus du véhicule d'essai AV/AR | Goodyear Eagle F1 255/55 R 18 |
| NOS MESURES | |
| Vitesse maxi | |
| absolue (km/h) | 218 en 7 ^e |
| sur les intermédiaires (km/h) | 27/57/99/128/146/182 |
| Accélérations (s) | |
| 0-60 km/h | 3,7 |
| 0-100 km/h | 7,9 |
| 0-160 km/h | 20,2 |
| 0-200 km/h | 42,2 |
| 400 m départ arrêté (vitesse) | 15,9 à 145 km/h |
| 1000 m départ arrêté (vitesse) | 28,9 à 182 km/h |
| Reprises (s) | |
| 30-60 km/h kickdown en D | 3,8 |
| 60-90 km/h kickdown en D | 4,7 |
| 90-120 km/h kickdown en D | 5,6 |
| 400 m à 40 km/h kickdown en D | 14,9 à 144 km/h |
| 1000 m à 40 km/h kickdown en D | 28,0 à 182 km/h |
| Consommation de l'essai | |
| mini/maxi/moyenne (l/100 km) | 8,5/13,4/9,8 |
| autonomie (km) | 1.020 |

DIMENSIONS & POIDS

| | |
|-------------------------------------|------------------------|
| Longueur/largeur/hauteur (mm) | 4795/1940/1709 |
| Empattement/Voies AV/AR | 2893/1656/1676 |
| Pneus de série | 235/65 R 17V |
| Roue de secours | kit anticrevaillon |
| Largeur intérieure AV/AR (mm) | 1560/1530 |
| Garde au toit AV/AR (mm) | 905-1006/980 |
| Espace aux jambes AR mini/maxi (mm) | 173/405 |
| Volume du coffre (dm³) | de 520 à 1.642 |
| Poids en ordre de marche (kg) | 2.099 |
| Poids total autorisé (kg) | 2.860 |
| Attelage freiné/non freiné (kg) | 3.500/750 |
| Capacité carburant (l) | 85 (Terrain-Tech: 100) |

BUDGET

| Prix de base (€) | 55.330 (V6 TDI BM) |
|--|-------------------------------|
| Prix de base véhicule de l'essai (€) | idem (idem) |
| Coût total des options présentes (€) | 24.384,50 |
| PACKS & OPTIONS SPÉCIFIQUES (€) | |
| Pack design «Terrain Style» (embouts d'échappement chromés, bas de caisse argent type Off-Road, protections de boucliers) | 992,20 |
| Pack Confort 1 (cuir Vienna, réglages mémorisables sièges AV et rétros antiéblouissement, fonction automatique Coming & Leaving home, doubles pare-soleil avant) | 3.146,00 |
| Pack Terrain-Tech (4xMotion, suspension rehaussée de 10 mm à l'avant et de 15 mm à l'arrière, différentiels central et arrière verrouillables, réservoir de 100 l, gamme de rapports courts, ordinateur de bord Premium) | 1.815,00 |
| SUPPLÉMENTS (€) | |
| Boîte automatique | 5 |
| TAXES & ASSURANCES (€) | |
| Taxe de mise en circulation | 4.957,00 |
| Taxe de circulation annuelle | 715,10 |
| Prime annuelle d'assurance RC | N.C. |
| Bonus/Malus Région wallonne | M 500 (375 sans Terrain-Tech) |
| COUTS MENSUELS DE LEASING (€) | |
| Full lease 5 ans/75.000 km | N.C. |
| Renting 5 ans | N.C. |
| Taxe CO ₂ | 375 |
| Déductibilité fiscale (%) | N.C. |
| GARANTIE | |
| Pièces et main-d'œuvre | 2 ans, kilométrage illimité |
| Défauts de peinture/corrosion | 3 ans/12 ans |
| Garantie de mobilité | à vie |
| ENTRETIEN | |
| Rythme | suivant indicateur |
| Nombre de points de service | 192 |



CONDUITE

| MOTEUR | 1 | 4 | 8 | 12 | 16 | 20 |
|----------------------|---|---|---|----|----|----|
| Puissance | | | | | | |
| Souplesse | | | | | | |
| Dynamisme | | | | | | |
| Sonorité | | | | | | |
| BOITE DE VITESSES | | | | | | |
| Agrément | | | | | | |
| Fonctionnement | | | | | | |
| Etagement | | | | | | |
| DIRECTION | | | | | | |
| Agrément | | | | | | |
| Fonctionnement | | | | | | |
| Diamètre de braquage | | | | | | |

TOTAL 164/200

Le Touareg abandonne ceux de ses moteurs qui étaient déliants (W12, V10 TDI) ou, à tout le moins, manquaient d'ambition (5 cylindres R5 TDI) pour mieux se focaliser sur ceux du juste milieu (V6 FSI, V6 TDI, V8 TDI, *Hybrid*), développés ou revus dans le souci de limiter la consommation et les rejets de CO₂. L'allègement du véhicule (± 200 kg) et la généralisation de la boîte 8 automatique hissent ses performances au premier plan. Dans le V6 BlueMotion, cette boîte travaille avec le *Stop & Start*.

FONCTIONNALITÉ

| CARROSSERIE | 1 | 4 | 8 | 12 | 16 | 20 |
|--------------------------|---|---|---|----|----|----|
| Accès à bord à l'avant | | | | | | |
| Accès à bord à l'arrière | | | | | | |
| Visibilité périphérique | | | | | | |
| INTÉRIEUR | | | | | | |
| Aspects pratiques | | | | | | |
| Équipement de série | | | | | | |
| Finition | | | | | | |
| COFFRE | | | | | | |
| Accès | | | | | | |
| Volume | | | | | | |
| Aspects pratiques | | | | | | |
| Modularité | | | | | | |

TOTAL 157/200

Le nouveau Touareg est plus long (+41 mm), plus large (+12 mm), mais moins haut (-17 mm). Il est donc plus aérodynamique, le Cx passant de 0,38 à 0,35. L'allongement de l'empattement (+38 mm) profite aux genoux des passagers assis sur la banquette, qui coulisse désormais longitudinalement sur 160 mm. Les dossiers arrière se règlent sur 3° d'inclinaison. Parmi les options novatrices, citons l'éclairage bixéon à feux de route permanents capables d'occulter la seule zone de balayage qui gêne autrui.

SECURITÉ

| FREINS | 1 | 4 | 8 | 12 | 16 | 20 |
|--------------------------|---|---|---|----|----|----|
| Puissance | | | | | | |
| Endurance | | | | | | |
| Progressivité | | | | | | |
| SÉCURITÉ ACTIVE | | | | | | |
| Comport. en ligne droite | | | | | | |
| Comportement en virage | | | | | | |
| Motricité | | | | | | |
| Adhérence | | | | | | |
| Eclairage | | | | | | |
| SÉCURITÉ PASSIVE | | | | | | |
| Frontale | | | | | | |
| Latérale | | | | | | |

TOTAL 163/200

La caisse nue s'allège de 5% et gagne autant en rigidité. Les kilos superflus sont perdus ailleurs. Le modèle n'a plus la boîte de transfert à réduction qu'en option (pack Terrain-Tech), combinée aux différentiels central et arrière à embrayage multidisque blocables. A côté de ce 4xMotion à la fibre plutôt *off road*, le 4Motion à vocation plutôt *on road* est proposé avec un autobloquant central Torsen et un contrôle de traction (EDS+ASR+ESP). L'*airbag* de genoux du conducteur est parmi les nouvelles options.

BUDGET

| CONSO | 1 | 4 | 8 | 12 | 16 | 20 |
|-------------------------|---|---|---|----|----|----|
| En ville | | | | | | |
| Sur la route | | | | | | |
| Sur l'autoroute | | | | | | |
| Autonomie | | | | | | |
| SERVICE | | | | | | |
| Entretien | | | | | | |
| Garantie | | | | | | |
| PRIX | | | | | | |
| Prix version de base | | | | | | |
| Prix voiture de l'essai | | | | | | |
| Prix des options | | | | | | |
| Valeur de revente | | | | | | |

TOTAL 140/200

Outre le *Dynamic Light Assist* optimisant le faisceau longue portée sans gêner les vis-à-vis, la sécurité profite entre autres de l'*Area View* et ses caméras périphériques ou du pack «Assistance à la Conduite» rassemblant autour du régulateur de vitesse adaptatif ACC les *Front*, *Side* et *Lane Assists*. Ce sont des options chères. En base, le Touareg 3.0 TDI BlueMotion est vendu au prix de ses concurrents (Audi Q7, BMW X5, Mercedes M). Seul le Porsche Cayenne Diesel coûte 6.000 € de plus, sans les justifier...

CONFORT

| DE ROULAGE | 1 | 4 | 8 | 12 | 16 | 20 |
|--------------------------|---|---|---|----|----|----|
| Suspension | | | | | | |
| Insonorisation | | | | | | |
| Position de conduite | | | | | | |
| Ergonomie | | | | | | |
| D'ASSISE | | | | | | |
| Sièges avant | | | | | | |
| Banquette/sièges arrière | | | | | | |
| Habitabilité à l'avant | | | | | | |
| Habitabilité à l'arrière | | | | | | |
| CLIMATIQUE | | | | | | |
| Chauffage/climatisation | | | | | | |
| Ventilation | | | | | | |

TOTAL 166/200

Ces deux configurations de transmission sont compatibles avec une suspension «acier» ou «pneumatique à hauteur variable». Cette dernière peut se compléter du compensateur de roulis dans le pack «Conduite Dynamique». Dans ce cas, le Touareg est abaissé de 25 mm. Quel que soit le châssis, la qualité de filtrage rehausse le confort. Les sièges ont été redessinés; ça tombe bien, ceux du modèle précédent manquaient de maintien latéral. Bravo pour le toit ouvrant panoramique antiturbulence.

| | | |
|--------------------------|--|----------------|
| défaut majeur | | 1 à 4 points |
| en dessous de la moyenne | | 5 à 8 points |
| dans la moyenne | | 9 à 12 points |
| au-dessus de la moyenne | | 13 à 16 points |
| qualité majeure | | 17 à 20 points |

score total 790/1000

Notre cotation traduit la manière dont le modèle essayé se comporte par rapport à d'autres concurrentes de la même catégorie. Il n'est donc pas pertinent de comparer les notes de deux voitures n'appartenant pas au même segment de marché.

à l'arrêt si le véhicule est équipé des ressorts pneumatiques. Enfin, insonorisation, filtrage de suspension, qualité audio et confort climatique atteignent les standards exigés par la clientèle des grands SUV de luxe.

TENUE DE ROUTE



Nous l'avons dit: le Touareg a des capacités intactes en tout terrain exigeant. A condition de l'équiper du pack Terrain-Tech (4xMotion, réducteur, différentiels central et arrière verrouillables) avec ou sans suspension pneumatique variable. Des porte-à-faux réduits lui donnent des angles caractéristiques avantageux en franchissement. Egalement disponible en ressorts «acier» ou à «air», le 4Motion (Torsen central) peut crapahuter en 1^{re} – à défaut de gamme courte – et trouve dès lors l'occasion d'exploiter le programme *off-road* qui reconfigure l'intervention de l'ABS, de l'EDS, de l'ASR et de l'ESP pour faire évoluer ces assistances électroniques en terrain meuble ou accidenté où elles se révèlent efficaces.

C'est surtout sur l'asphalte qu'on attendait le nouveau Touareg. Il y accuse moins de roulis, profite d'une répartition de la puissance privilégiant le train arrière (60%) et d'une assistance de direction Servotronic au rendu plus consistant. Tout ça sans oublier une agilité qu'on ne lui connaissait pas: réduction du poids non suspendu et de masse totale tout court y sont pour beaucoup. En matière de



ATTELAGE Le cache-bagages et le crochet d'attelage automatiques viennent en série.



40/20/40 En option, les dossiers 40/20/40 peuvent être rabattus à l'aide de 2 boutons.



contrôles de comportement, le grand Volkswagen n'est pas en reste, puisqu'un pack d'«assistance à la conduite» les regroupe – ACC Stop & Go, Front Assist, aide au stationnement à l'avant et à l'arrière, Lane et Side Assists – tous (présent sur notre V8).

ENTRETIEN & GARANTIES



Au-delà des rythmes d'entretien ou de la couverture des garanties et assistances, communs à tous les produits Volkswagen, le Touareg acquiert, sur ce premier saut de génération, un niveau de qualité perçue et réelle digne d'Audi. Tout est dit...

NOTRE VERDICT



Fort d'un grand SUV et d'une berline de haut rang, Volkswagen est présent dans les créneaux de marché les plus huppés depuis 8 ans déjà. Et sans la fatuité du nom! A l'évidence, le Touareg fait une plus belle carrière que la Phaeton... Sans doute parce qu'il a été perçu comme une offre plus essentielle, répondant à l'engouement des acheteurs de voitures de luxe pour les SUV. Aujourd'hui, il revient en s'amendant sur tout ce qui rend cette race d'automobiles si détestable aux yeux de l'opinion: trop de hauteur, un poids et des consommations excessifs... Non content de s'être refait une virginité sur ces aspects, le revoici toujours aussi compétent sur le terrain, mais plus intéressant à conduire sur la route, plus spacieux et confortable, voire mieux fini et présenté. Il n'y a dès lors plus de raisons de lui préférer l'Audi Q7, le BMW X5 ou le Mercedes ML. ■

LE TOUAREG A DES CAPACITÉS INTACTES EN TOUT TERRAIN. A CONDITION DE L'ÉQUIPER DU PACK TERRAIN-TECH...

